BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok III Nr.7 (15) Przedruk dozwolony z podaniem źródła Lipiec r.1947

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w czerwcu 1947r.-(BIM) Łączny przeładunek morski w obu portach osiągnął w miesiącu sprawozdawczym 1.089,838,9 t, przewyższając o 5,6% dotychczasowy rekord poprzedniego miesiąca. W porównaniu z tym samym miesiącem ub.r., który osiągnął maksimum przeładunku r.1946 w sumie 837.714,3 t, obroty miesiąca sprawozdawczego wykazują zwyżkę o ok. 30%. Zwyżka powyższa nastąpiła w wywozie, którego udział w ogólnych obrotach miesiąca sprawozdawczego wyniósł ok.70%, tj. o ok.3% więcej niż w poprzednim miesiącu.

Natomiast przywóz przedstawia nieznaczny spadek, o 4% wobec miesiąca poprzedniego i o 3% wobec czerwca r.1946.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiają się następująco:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	144.410,1	180.084,9	324.495,0
Wywóz	363.584,0	401.759,9	765.343,9
Razem obroty	507.994,1	581.844,8	1.089.838,9
W poprzedn.mies.	522.847,4	508.897,5	1.031.744,9

Podział pomiędzy porty po raz pierwszy w br. wykazuje przewagę ilości przeładunków w porcie gdańskim, co stoi w ścisłym związku ze wzrostem wywozu przeładunków masowych, kierujących się na port gdański.

Przywóz przez port g d y ń s k i w czerwcu r.1947 (w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem	Czerwiec 1946
I.Wytw.rośl.	6.360,6	26.586,7	32.967,3	62.634,4
II.Wytw.zwierz.	515,3	2.966,3	3.481,6	24.912,8
III.Wytw.miner.	297,3	72.629,5	72.926,8	34.779,5
IV.Tłuszcze	4,1	395,5	399,6	8.181,7
V.Przetw.spoż.	1.921,7	570,0	2.491,7	26.067,4
VI.Przetw.chem.	3.314,0	6.495,3	9.809,3	9.776,5
VII.Futra i skóry	707,4	261,9	969,3	1.522,9
VIII.Surowce włók.	167,1	8.182,5	8.349,6	4.240,3
IX.Kauczuk i sur.	14,5	270,0	284,5	569,3
X.Drewno i przetw.	31,8	4.704,5	4.736,3	71,4
XI.Papier i wyr.	6,2	2.852,5	2.858,7	1.354,5
XII.Wyr.kamien.,cer. i fajans.	-	47,0	47,0	22,7
XIII.Metale i wyr.	240,9	1.808,0	2.048,9	2.887,4
XIV.Maszyny	1.286,7	517,8	1.804,5	2.155,6
XV.Środki transp.	486,7	355,7	842,4	2.402,4
XVI.Wagi i narz.	56,1	38,7	94,8	31,1
XVII-XX.Różne	70,7	227,1	297,8	303,1
Razem:	15.501,1	128.909,0	144.410,1	181.913,0
W poprzed.mies.	62.064,2	107.518,6	169.582,8	134.826,8

Drukarnia Polska Sp. Wyd. „Zryw", Bydgoszcz - 2581

Przywóz przez port g d a ń s k i w czerwcu 1947r.(w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem	Czerwiec 1946r.
I.Wytw.rośl.	8.908,8	9.339,9	18.248,7	31.098,8
II.Wytw.zwierz.	5.836,9	1.464,8	7.301,7	9.967,8
III.Wytw.miner.	-	105.165,9	105.165,9	76.227,4
IV.Tłuszcze	28,8	-	28,8	1.999,6
V.Przetw.spoż.	9.886,8	31,9	9.918,7	6.193,0
VI.Przetw.chem.	530,4	32.460,6	32.991,0	23.440,1
VII.Futra i skóry	338,7	1,9	340,6	-
VIII.Surowce włók.	18,0	6,7	24,7	278,6
X.Drewno i przetw.	-	3.160,1	3.160,1	3.660,0
XI.Papier i wyr.	-	490,0	490,0	-
XIII.Metale i wyr.	29,9	3,4	33,3	20,2
XIV.Maszyny	755,4	578,0	1.333,4	55,0
XV.Środki transp.	217,9	8,3	226,2	14,3
XVI.Wagi i narz.	2,0	-	2,0	27,2
XVII-XX.Różne	35,1	784,7	819,8	76,0
Razem:	26.588,7	153.496,2	180.084,9	153.058,0
W poprzedn.mies.	61.279,5	108.061,0	169.340,5	126.465,7

Poza powyższymi towarami przybyło do Gdyni 2.289 koni ze Szwecji, Danii, Norwegii i Belgii oraz 7 sztuk bydła z Belgii; do Gdańska - 1.365 koni z Danii i Szwecji oraz 2.728 sztuk bydła z Danii.

Przywóz w ramach UNRRA odgrywa coraz mniejszą rolę w ogólnych wyładunkach w portach i udział jego w ogólnym przywozie spadł o ok. 23% w porównaniu z poprzednim miesiącem; obecnie wynosi on zaledwie ok.13% ogólnego przywozu, podczas gdy w maju 1947r. wynosił 36%, a w czerwcu 1946r. na towary UNRRA przypadało 72% ogólnego przywozu. Równocześnie zaznacza się stały wzrost przywozu towarów umownych, których udział w ogólnym przywozie w miesiącu sprawozdawczym wzrósł do 87% wobec 64% w miesiącu poprzednim i 28% w czerwcu 1946r. Ilość ładunków tych wzrosła w porównaniu z czerwcem ub.roku o 63%.

Wśród towarów pozaunrrowskich, przywożonych z 20 krajów pochodzenia, na pierwszym miejscu stoi ruda i piryty, pochodzące głównie ze Szwecji i Sardynii, następnie fosforyty i inne nawozy sztuczne - z Finlandii, Z.S.R.R., Marokko, Algieru, Belgii i Norwegii. Na trzecim miejscu wymienić należy transporty zboża i mąki ze Szwecji, Stanów Zjednoczonych, Kanady i Danii, następnie surowce włókiennicze z Ameryki, Anglii, Holandii, Belgii, Szwecji, Nowej Zelandii, Unii Połudn[i]owo Afrykańskiej, Brazylii, Indyj i Egiptu oraz śledzie z Norwegii. Na ogół przywóz ten w miesiącu sprawozdawczym charakteryzuje duża różnorodność i znaczne ożywienie w wymianie z Anglią i Stanami Zjednoczonymi.

Pod względem ilościowym wywóz wykazuje znaczną przewagę Gdańska jednak przeładunki w Gdyni są znacznie bardziej zróżnicowane. Przez Gdańsk przeszło więcej węgla i koksu niż przez Gdynię; poza tym wyszedł stamtąd jeszcze tylko cement, żelazo i wyroby metalowe oraz sól i soda.Przez Gdynię - po węglu i koksie - wywóz obejmował na pierwszym miejscu wyroby metalowe, następnie cukier, chemikalia, głównie biele i minie, szkło, porcelanę itd.

Wywóz przez porty Gdynia i Gdańsk w czerwcu 1947r.(w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem	Czerwiec 1946r.
I.Wytw.rośl.	53,2	-	53,2	-
II.Wytw.zwierz.	562,2	-	562,2	-
III.Wytw.miner.	334.153,1	392.949,7	727.102,8	497.780,2
V.Przetw.spoż.	8.727,3	-	8.727,3	-
VI.Przetw.chem.	1.507,1	360,0	1.867,1	1.905,3
VII.Futra i skory	4,3	-	4,3	-
VIII.Surowce włok.	336,2	-	336,2	5,8
X.Drewno i przetw.	621,0	-	621,0	-
XI.Papier i wyr.	214,7	-	214,7	4,6
XII.Wyr.kamien.,cer. i fajans.	978,3	-	978,3	-
XIII.Metale i wyr.	16.321,7	8.450,2	24.771,9	3.025,1
XIV.Maszyny	73,1	-	73,1	1,8
XV.Środki transp.	14,6	-	14,6	10,0
XVI.Wagi i narz.	0,4	-	0,4	0,1
XVII-XX.Różne	16,8	-	16,8	10,4
Razem:	363.584,0	401.759,9	765.343,9	502.743,3
W poprzedn.mies.	353.264,6	339.557,0	692.821,6	514.423,5

Wywóz przez Gdynię i Gdańsk wg krajów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z.S.R.R.	10.168,7	2.102,5	12.271,2
Szwecja	9.967,0	4.775,6	14.742,6
Dania	5.800,8	-	5.800,8
Norwegia	1.726,3	-	1.726,3
Anglia	1.015,1	-	1.015,1
Finlandia	908,9	100,0	1.008,9
Belgia	168,1	-	168,1
Stany Zjednoczone	43,6	-	43,6
Afryka	8.008,9	-	8.008,9
Argentyna	5.798,2	-	5.798,2
Kolumbia	-	9.105,0	9.105,0
Włochy	-	7.349,0	7.349,0
Razem:	43.605,6	23.432,1	67.037,7

Na pierwszym miejscu w wywozie znajduje się Szwecja, do której eksportowano miąższe owocowe, wino i wody mineralne, biele i inne chemikalia, tkaniny, wyroby drzewne, jak deski, forniery, dykta i tafle posadzkowe, papier, butelki i inne wyroby szklane, rury, blachę cynkową, maszyny itd.; na drugim miejscu stoi wywóz do Z.S.R.R., na który składał się cement i cukier. Poza tym wyszedł jeszcze cement do Afryki i do Kolumbii i duże partie żelaza do Włoch. Dalej wymienić należy eksport do Danii w postaci makuchów, wikliny, pierza, soli i chemikalii. Do Anglii wywieziono suszone owoce, jaja,łososie,tkaniny i przędzę jedwabną. Do Norwegii i Finlandii - metale, tkaniny, wyroby drzewne, biele i rury. Do Stanów Zjednoczonych - grzyby, deski, wyroby koszykarskie, porcelanę. Do Argentyny - chemikalia i metale.

Do powyższych zestawień przywozu i wywozu włączone są również ładunki tranzytowe.

Obroty towarowe w portach Gdyni i Gdańska w II kwartale i w I półroczu 1947r.-(BIM) Globalne obroty towarowe w II kwartale br. wykazują zwyżkę 13% wobec II kwartału ub.r.; całe natomiast I półrocze br. przedstawia zwyżkę 18.1% wobec I półrocza ub.r., pomimo że w I kwartale br. stosunek ten przedstawiał się nader niekorzystnie w postaci spadku przeładunku o 46% w porównaniu z I kwartałem ub.r.(zob.B.I.M. Rok III Nr.4 z kwietnia br.).

Obroty towarowe przez porty Gdynię i Gdańska w II kwartale i w I półroczu 1947r. (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Przywóz II kw.1947	417.719,6	432.239,7	849.959,3
Wywóz " "	887.438,1	829.187,7	1.716.625,8
Razem II kw.1947	1.305.157,7	1.261.427,4	2.566.585,1
II kw.1946	1.146.772,9	1.117.370,5	2.264.143,4
I.półr.1947	1.661.537,8	1.591.965,7	3.253.503,5
I półr.1946	1.379.796,8	1.351.671,0	2.731.467,8

Przywóz przez Gdańsk i Gdynię w II kwartale i w I półroczu 1947r. (w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
II kw.1947	204.721,4	645.237,9	849.959,3
II kw.1946	612.598,5	242.535,8	855.134,3
I półr.1947	230.988,6	762.050,3	993.038,9
I półr.1946	941.816,5	380.637,5	1.322.454,0

Jak widać z powyższego zestawienia, rozwój przywozu charakteryzuje kurczenie się ładunków UNRRA i wzrost przywozu towarów stanowiących substancje normalnego handlu morskiego. Ogólny przywóz w II kwartale br. utrzymuje się mniej więcej na poziomie II kwartału ub.r., pomimo że transporty UNRRA spadły od tego czasu o ponad 70%. Porównanie całego I półrocza wypada na niekorzyść okresu sprawozdawczego wskutek braku przywozu w pierwszych miesiącach br.

Wywóz przez porty Gdyni i Gdańska w II kwartale i w I półroczu 1947r. (w tonach)

II kwart.1947	II kwart.1946	I półr.1947	I półr.1946
1.716.625,8	1.409.009,1	2.260.464,6	2.206.059,5

W wywozie fluktuacja przedstawia się dla roku bież. korzystniej niż w przywozie. W II kwartale br. wywóz przedstawia zwyżkę 22% w porównaniu z II kwartałem ub.r.; dzięki tej tak znacznej zwyżce cały okres I półrocza br. zaznacza się jeszcze zwyżką 3% w porównaniu z I półroczem ub.r., pomimo zahamowania zimowego.

Tranzyt przez porty Gdynię i Gdańsk w czerwcu 1947r.(w ton.)
w p r z y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
II.Wytw.zwierz.	20,8	-	20,8
III,Wytw.miner.	23.664,6	36.785,5	60.450,1
VI.Przetw.chem.	136,2	-	136,2
do przeniesienia	23.821,6	36.785,5	60.607,1

	Gdynia	Gdańsk	Razem
z przeniesienia	23.821,6	36.785,5	6o.6o7,1
VII.Futra i skóry	68,3	-	68,3
VIII.Sur.włók.	91,8	-	91,8
XIII.Metale i wyr.	65,2	-	65,2
XVII-XX.Różne	13o,4	-	13o,4
Razem:	24.177,3	36.785,5	6o.962,8
	w wywozie		
II.Wytw.zwierz.	73,4	-	73,4
VI.Przetw.chem.	85,7	-	85,7
VIII.Sur.włók.	2,1	-	2,1
X.Drewno i przetw.	3o7,1	-	3o7,1
XI.Papier i wyr.	63,9	-	63,9
XIII.Metale i wyr.	4.417,7	-	4.417,7
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	17,6	-	17,6
XVII-XX.Różne	3,3	-	3,3
Razem:	4.97o,8	-	4.97o,8

Łączny obrót tranzytowy obu portów stanowi 65.933,6 ton. Wolumen tranzytu, który stanowi w poprzednim miesiącu ponad 7% ogólnych obrotów, spadł w miesiącu sprawozdawczym do ok.5%. Gdańsk partycypował w przewozach tych tylko w imporcie, i to jedynie towarów masowych. Natomiast eksport szedł wyłącznie przez Gdynię. W przywozie drogą morską do portów dominują ruda i złom, następnie chemikalia, skóry i futra, wełna, bawełna, w wywozie wyroby metalowe, drewniane itd.

Tranzyt przez porty Gdyni i Gdańska w I półroczu 1947r.
(w tonach)

Przywóz	159.594,9
Wywóz	22.743,o
Razem:	182.337,9 tj. 5,6% ogólnych obrotów.

Zagadnienie tranzytu przez porty polskie.-(BIM) Na konferencji przedstawicieli firm usług portowych, Izby Przemysłowo-Handlowej i Głównego Urzędu Morskiego, która odbyła się w Biurze Portowym w Gdyni, wysunięty został pod adresem Ministerstwa Żeglugi postulat jak najrychlejszego wprowadzenia kolejowych taryf tranzytowych, które by zapobiegały przesuwaniu cennych przewozów tranzytowych z krajów bałtyckich na porty konkurencyjne, tj. Hamburg, Triest, Fiume i Rjeke.

Wywóz węgla i koksu przez porty Gdynię i Gdańsk wg krajów przeznaczenia w czerwcu 1947r.-(BIM) Wywóz węgla i koksu doznał bardzo znacznego wzrostu w porównaniu z czerwcem ub.r., mianowicie o 51%, również wobec maja 1947r. nastąpiła zwyżka o 9%. Zwiększone załadunki węgla stoją w związku z realizacją tego rocznego planu gospodarczego, wywóz ten ma się z roku na rok powiększać, a tempo tego wzrostu zależy od możliwości nowych inwestycyj w porcie gdańskim, przeznaczonym dla załadunków węglowych. Już obecnie zaznacza się w podziale pracy pomiędzy oba porty przewaga portu gdańskiego w tej dziedzinie.

Jeżeli chodzi o kierunki wywozu węgla, to zawsze na pierwszym miejscu stoi Szwecja, do której wywóz w porównaniu z czerwcem ub.r.

wzrósł o 32%; na drugim miejscu jest Norwegia z załadunkiem trzykrotnie większym niż w analogicznym miesiącu ub.roku, na trzecim Dania z wywozem o 58% większym niż w miesiącu porównawczym, Belgia, do której w czerwcu 1946r. nie było wywozu węgla, dalej Finlandia, Holandia, do której w czerwcu ub.roku wcale nie było ładunków węgla, Z.S.R.R., dokąd wywóz węgla drogą morską zmniejszył się o 34%, Islandia, wreszcie Egipt.

Wywóz węgla i koksu przez porty Gdynię i Gdańsk wg krajów przeznaczenia w czerwcu 1947r. (w tonach)

Kraj przeznaczenia	Gdynia	Gdańsk	Razem	Czerwiec 1946r.
Szwecja	136.641,3	133.378,2	270.019,5	205.355,2
Finlandia	42.269,6	42.309,2	84.578,8	70.414,5
Dania	32.704,2	55.573,3	88.277,5	55.716,0
Norwegia	36.155,0	64.989,3	101.144,3	36.187,8
Holandia	25.048,8	4.903,4	29.952,2	-
Z.S.R.R.	13.961,1	11.178,6	25.139,7	38.539,1
Islandia	5.151,5	4.090,0	9.241,5	1.660,0
Egipt	5,401,1	-	5.401,1	-
Belgia	-	42.632,8	42.632,8	-
Razem:	297.332,6	359.054,8	656.387,4	407.872,6
Francja	-	-	-	26.462,5
	297.332,6	359.054,8	656.387,4	434.335,1

Wywóz węgla i koksu w II kwartale i w I półroczu 1947r.
(w tonach)

II kw. 1947r.	II kw. 1946r.	I półr. 1947r.	I półr. 1946r.
1.455.208,8	1.262.935,1	1.901.840,6	1.984.148,8

W wywozie węgla w II kwartale br. zaznacza się w porównaniu z analogicznym okresem ub.r. zwyżka o 15%, natomiast w całym I półroczu przeładunek ten wypada o 4% na korzyść r.1946.

Z a ł a d u n e k   b u n k r u
wg bander w portach Gdyni i Gdańsku w czerwcu 1947r.(w tonach)

B a n d e r a	Gdynia	Gdańsk	Razem	Czerwiec 1946r.
szwedzka	8.147,3	7.040,2	15.187,5	9.347,6
duńska	3.304,2	3.961,6	7.265,8	4.514,0
norweska	2.314,3	3.380,0	5.694,3	3.289,5
radziecka	1.107,0	233,0	1.340,0	2.505,3
polska	3.983,6	2.849,0	6.832,6	2.521,1
fińska	1.456,2	1.042,0	2.498,2	4.315,4
holenderska	899,2	307,8	1.207,0	-
grecka	-	301,0	301,0	-
belgijska	-	158,0	158,0	-
panamska	1.185,2	-	1.185,2	-
irlandzka	-	-	-	197,0
francuska	-	-	-	1.675,0
angielska	-	-	-	508,0
Razem:	22.397,0	19.272,6	41.669,6	28.872,9

Załadunek bunkru stale wzrasta. W miesiącu sprawozdawczym załadowano o 15% więcej niż w maju 1947r., zaś w stosunku do czerwca ub.r. załadunek ten wzrósł prawie w dwójnasób.

Z a ł a d u n e k b u n k r u
w portach Gdyni i Gdańsku w II kwartale i w I półroczu 1947r.(w ton.)

II kw.1947r.	II kw.1946r.	I półr.1947r.	I półr.1946r.
98.074,7	76.528,6	138.432,2	128.498,o

Ruch okrętowy w portach Gdyni i Gdańska w czerwcu 1947r.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez oba porty 1.113 statków o pojemności 1.044.567 NRT, z czego na wejściu 564 statki o pojemności 511.7oo NRT, na wyjściu 549 statków o pojemności 532.867 NRT. W porównaniu z czerwcem ub.r., rekordowym miesiącem pod względem ruchu statków, tonaż przechodzący przez porty wzrósł o 4%.

Przez port G d y n i a przeszły następujące ilości statków w czerwcu 1947r. wg bander

BANDERA	Na wejściu: załadowane ilość	Na wejściu: załadowane NRT	Na wejściu: próżne ilość	Na wejściu: próżne NRT	Na wyjściu: załadowane ilość	Na wyjściu: załadowane NRT	Na wyjściu: próżne ilość	Na wyjściu: próżne NRT
szwedzka	61	4o.728	84	43.166	134	72.334	7	8.17o
amerykańska	6	27.224	-	-	4	18.o61	6	27.91o
duńska	14	18.286	26	22.613	39	4o.311	2	355
polska	23	15.225	9	7.49o	19	25.o54	4	13.619
fińska	14	6.o43	9	6.499	2o	12.924	4	857
angielska	2	5.786	-	-	1	1.391	1	4.394
norweska	9	5.123	16	13.489	23	16.6o9	1	951
holenderska	6	1.7o3	6	7.6o4	7	6.5o2	3	7o2
sowiecka	-	-	14	15.982	11	14.793	3	4.235
grecka	-	-	1	3.181	-	-	-	-
panamska	-	-	1	2.282	1	2.282	-	-
Razem:	135	12o.118	166	124.3o6	259	21o.261	31	61.193

Przez port G d a ń s k przeszły następujące ilości statków w czerwcu 1947r. wg bander

BANDERA	Na wejściu: załadowane ilość	Na wejściu: załadowane NRT	Na wejściu: próżne ilość	Na wejściu: próżne NRT	Na wyjściu: załadowane ilość	Na wyjściu: załadowane NRT	Na wyjściu: próżne ilość	Na wyjściu: próżne NRT
angielska	8	46.161	1	897	1	897	8	46.161
szwedzka	63	33.189	76	36.411	13o	64.132	6	3.112
amerykańska	4	17.836	-	-	1	4.389	5	22.369
norweska	12	1o.952	21	19.254	28	27.259	1	1.o54
grecka	2	8.778	1	3.o54	-	-	-	-
polska	5	7.198	9	15.214	8	11.951	2	5.629
duńska	1o	5.895	24	29.934	42	41.618	-	-
panamska	1	4.397	-	-	-	-	-	-
sowiecka	2	1.736	2	4.27o	4	8.5o8	2	1.736
fińska	4	2.168	11	12.777	11	9.383	-	-
holenderska	4	1.o96	1	4.317	5	2.83o	-	-
belgijska	-	-	2	1.742	2	1.742	1	-
kanadyjska	-	-	-	-	1	4.326	1	4.317
Razem:	115	139.4o6	148	127.87o	233	177.o35	26	84.378

Ruch pasażerski przez Gdynię i Gdańsk w czerwcu 1947r.-(BIM)

P r z y b y ł o osób:

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Z Anglii	22	6.933	6.955
" Szwecji	88	1	89
" Stanów Zjednoczonych	5	-	5
" Belgii	5	-	5
" Danii	-	2	2
" Maroko	-	1	1
Razem:	12o	6.937	7.o57

W y j e c h a ł o osób:

Do Szwecji	3o6	-	3o6
" Stanów Zjednoczonych	792	-	792
" Danii	16	7	23
" Anglii	18	-	18
" Finlandii	8	-	8
" Belgii	-	1	1
" Z.S.R.R.	-	4	4
Razem:	1.14o	12	1.152

Ruch okrętowy w portach Gdańsk i Gdynia w II kwartale 1947r. W ciągu II kwartału przeszło przez porty Gdynię i Gdańsk 2.579 statków o pojemności 2.6o8.441 NRT, z czego na wejściu 1.329 jednostek o pojemności 1.33o.o45 NRT, na wyjściu - 1.25o statków o pojemności 1.278.396 NRT. W ub.r. tonaż był nieco wyższy w związku z większą ilością wielkich statków oceanicznych przywożących towary UNRRA. Wobec tego spadek tonażu w ciągu całego półrocza zaznacza się jeszcze dobitniej.

1947		1946	
Weszło	Wyszło	Weszło	Wyszło
1.329 - 1.33o.o45	1.25o - 1.278.396	1.328 - 1.42o.161	1.296-1.392.34[illegible]

W I półroczu

1947		1946	
Weszło	Wyszło	Weszło	Wyszło
1.683-1.717.357	1.643-1.7o1.251	2.1o3-1.428.165	2.o64-2.4o7.o88

Ruch statków w porcie Władysławowie w czerwcu 1947r.-(BIM) Do portu weszło w miesiącu sprawozdawczym:

85 kutrów i 6 szkunerów frachtowych duńskich
33 " i 3 " " szwedzkie
5 trawlerów sowieckich
1 jacht polski

Ponadto przeciętnie stało w porcie 2o kutrów polskich.

Rozminowanie redy portu we Władysławowie.-(BIM) Dnia 21 czerwca dowódca dywizjonu trawlerów sowieckich przed opuszczeniem portu powiadomił kapitana portu we Władysławowie, że należy uważać redę portu za wytrałowaną z min magnetycznych. Ewentualnie istniejące jeszcze miny, wedle dowódcy trawlerów, są zamulone i wskutek tego niewrażliwe na pole magnetyczne trałów.

Żegluga śródlądowa w I półroczu 1947r.-(BIM)

	Weszło				Wyszło			
	Gdynia		Gdańsk		Gdynia		Gdańsk	
	barki	pojemn.	barki	pojemn.	barki	pojemn.	barki	pojemn.
kwiecień	2	797	6	2.323	3	915	3	1.345
maj	40	13.750	99	30.129	38	12.870	105	32.969
czerwiec	34	11.147	46	15.539	32	10.692	55	18.157
Razem:	76	25.694	151	47.991	73	24.477	163	52,471
W I półr. 1946	135	45.269	143	46.631	105	36.231	66	21.244

Ruch towarowy na drodze śródlądowej w I półr.1947r.

P r z y w ó z przez Gdańsk i Gdynię

	Gdynia	Gdańsk	Razem
kwiecień	-	740,3	740,3
maj	40,0	1.037,6	1.077,6
czerwiec	-	100,0	100,0
Razem.	40,0	1.877,9	1.917,9
W I półr. 1946	143,7	397,0	540,7

W y w ó z przez Gdańsk i Gdynię

	Gdynia	Gdańsk	Razem
kwiecień	388,4	-	388,4
maj	4.544,0	3.233,0	7.777,[illegible]
czerwiec	3.358,2	5.422,0	8.780,2
Razem	8.290,6	8.655,0	16.945,6
W I półr. 1946	12.959,5	7.340,5	20.300,0

Do Gdańska przybywają barki idące z głębi kraju i dowożące w dół rzeki na eksport morski towary jak również z Gdyni - idące w górę rzeki.

W imporcie przeważają ładunki sody amoniakalnej, mąki, zboża, mydła i drobnicy - wychodzi drób, margaryna.

Obroty na drogach śródlądowych, które zaczęły się dopiero w kwietniu, wykazują w br. w ilości łącznej 22.117,9 t zwyżkę o 6% w porównaniu z I półroczem 1946r.

Obroty te składają się z sody amoniakalnej, mąki, zboża, mydła i drobnicy w imporcie, zaś na eksport składają się ładunki drobiu, margaryny, konserw, mydła, smalcu.

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdańska i Gdyni.-(BIM) Ilość czynnych dźwigów w czerwcu 1947r. pozostała bez zmiany w porównaniu z miesiącem poprzednim.

W związku z planem przeładunku węgla odbyła się dnia 13.VI. konferencja w Centralnym Zarządzie Przemysłu Węglowego w Katowicach w sprawie ustawienia nowych 14 dźwigów w gdańskim porcie, koniecznych dla wypełnienia tego planu. Ponieważ umieszczenie dźwigów tych na istniejącym nabrzeżu Kanału Kaszubskiego mogłoby wywołać trudności w racjonalnej eksploatacji portu gdańskiego, najwłaściwszym eko=

nomicznie rozwiązaniem kwestii jest budowa nowego basenu węglowego u Wisłoujścia, jak to wspomniano w poprzednim numerze B.I.M.'u.
Sprawa ta stała się tym bardziej aktualna, że ostatnio specjalna komisja, powołana do zbadania możliwości przeładunkowych Szczecina, wykazała, że port ten będzie mógł przeładować w r.1949 maksymalnie 3.000.000 ton, wobec tego konieczność powiększenia zdolności przeładunkowej Gdańska i Gdyni staje się paląca. Specjalnie powołana komisja, złożona z przedstawicieli Głównego Urzędu Morskiego, Biura Odbudowy Portów, Kolei i Centrali Zbytu Produktów Węglowych, ma za zadanie w najkrótszym czasie opracować konkretny projekt nowego basenu węglowego i przedstawić go do zatwierdzenia przez Ministerstwo Żeglugi.
Również bardzo pilną sprawą jest ustawienie nowych urządzeń dla przeładunku rudy i innych towarów masowych w porcie gdańskim. Istniejące urządzenia przeładunkowe nie tylko nie wystarczają na potrzeby przeładunku tych towarów, lecz przy obecnym tempie pracy w porcie są do tego stopnia nadmiernie wykorzystywane, że istnieje obawa, iż będą musiały w najkrótszym czasie być poddane generalnemu remontowi, co zatamuje wszystkie prace na odcinku rudy.

Spółdzielnia Pracy i Użytkowców.-(BIM) Na terenie portów prowadzone są wstępne przygotowania do stworzenia spółdzielni pod nazwą Spółdzielnia Pracy i Użytkowców, której członkami będą robotnicy portowi oraz firmy usług portowych. Tego rodzaju zjednoczenie interesów pracowników w porcie będzie jednym z ważnych elementów w ogólnej akcji podniesienia pracy w portach.

Prace Biura Odbudowy Portów w maju i czerwcu 1947r.-(BIM) Miesiące maj i czerwiec 1947r. stanowiły w odbudowie portów okres wytężonej pracy.
W G d a ń s k u w zakresie robót inżynieryjno-wodnych prowadzonych przez B.O.P. zapoczątkowano roboty zasadnicze przy obu falochronach, kontynuowano prace w Kanale Portowym przy remoncie wyrwy w nabrzeżu, przy nabrzeżach Strefy Wolnocłowej i przy Dworcu Wiślanym. Roboty pogłębiarskie, kontynuowane w Basenie Górniczym, hamował brak pogłębiarki chwytakowej.
Prowadzona dalej akcja usuwania wraków dała duże rezultaty, przyczyniając się do oczyszczenia pól wodnych basenów portowych.
W maju pracowały w porcie gdańskim 2 ratownicze pontony, sprowadzone z Kopenhagi, rozpoczęła też prace odremontowana w Stoczni Nr.1 motorowa draga kubłowa. Przydzielony przez G.U.M. holownik i pogłębiarka "Małż" wykonywały prace w najważniejszym punkcie przeładunku masowego - w Basenie Górniczym.
W dziale robót budowlanych zanotować należy stadium końcowe prac przy magazynie nr.2 Strefy Wolnocłowej, zaawansowane prace przy budowie magazynu żelbetowego nr.1 oraz ostateczne wykańczanie budowy magazynu nr.2 w Kanale Portowym. Ogółem roboty budowlane obejmowały 6 poważnych obiektów.
Brak silników, zamówionych przez B.O.P., spowodował zahamowanie remontów dźwigów w Strefie Wolnocłowej. Przez cały okres kontynuowano remonty dźwigów na Westerplatte (wykonano od 80 -90% całości robót). W czerwcu wstrzymano, celem ustalenia robót dodatkowych, remonty zasobników do ważenia rudy przy Basenie Górniczym. Prowadzono szereg mniejszych robót mechanicznych.
W czerwcu rozpoczęto prace przygotowawcze celem zainstalowania oświetlenia Kanału Portowego (na odcinku od Chłodni do Komisariatu).
W G d y n i pracowano w maju i czerwcu przy budowie nowego odcinka falochronu wschodniego (490 mb). Ustawiono nowe skrzynie typu "C" oraz (w czerwcu) zakończono przygotowanie bazy roboczej na molo węglowym. Prowadzono reparacje falochronu szwedzkiego (150 mb) oraz budowę nowych dalb przy pirsach. W ok.90% wykonano odbudowę

Ostrogi Helskiej, w ok. 20% odbudowę Nabrzeża Angielskiego (502 mb). Roboty inżynieryjno-wodne obejmowały ponadto odbudowę Nabrzeża Śląskiego, budowę nabrzeża północnego Basenu Jachtowego oraz roboty przy wydobywaniu wraków. Firma Hojgaard & Schultz kontynuowała budowę skrzyń falochronowych. Wykonywano roboty czerpalne usuwania zamuleń przy pirsach.

W dziale robót inżynieryjno-lądowych w końcu maja wznowiono roboty przy przebudowie węzła drogowego przy wiadukcie nr.1. Prowadzono w dalszym ciągu budowę drugiej jezdni tego wiaduktu, jak również budowę wiaduktu nr.2. Prowadzono układanie rurociągów wodnych oraz prace porządkowe na Nabrzeżu Jugosłowiańskim.

W maju i czerwcu znajdowało się w odbudowie względnie budowie 7 magazynów portowych, w tym ważny obiekt - magazyn Stoczni Rybackiej, Cukroport I/II na Nabrzeżu Polskim itp. W maju zakończono montaż szkieletu stalowego magazynu nr.2 na Nabrzeżu Rotterdamskim. Roboty budowlane B.O.P. obejmowały nadto budynki innego typu, jak np. budynek Urzędu Celnego (ok. 32.000 m3) oraz liczne drobniejsze prace z tego zakresu.

Roboty mechaniczne wykonywano w Gdyni przy dźwigach: Nr.11 na Nabrzeżu Prezydenta, Nr.60 na Nabrzeżu Rumuńskim (w maju i czerwcu). W czerwcu rozpoczęto remont toru dźwigowego na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych i na Nabrzeżu Rotterdamskim.

Kryzys w żegludze? -(BIM) Amerykański "Journal of Commerce" z 2.VI.br. sygnalizuje nagły spadek zapotrzebowania na tonaż, obserwowany powszechnie od kilku tygodni, przy czym w interpretacji tego pisma oznacza to, że moment szczytowy powojennej koniunktury w żegludze już minął, a przemysł żeglugowy wszedł w okres, w którym rewizja dotychczasowej polityki frachtowej stanie się warunkiem dalszych osiągnięć.

Obecne stawki frachtowe są bardzo wysokie, stawki czarteru na czas wynoszą około 350% stanu z r.1939, co stanowi jednak tylko 1/3 zawrotnych cyfr z okresu po I-ej wojnie światowej, kiedy po gwałtownym wzroście równie szybko spadły. Okolicznością poniekąd "łagodzącą" obecnej hossy są dwa fakty: ogólna zwyżka cen (przeciętny wskaźnik 287,8 dla 30 podstawowych towarów) oraz stosunkowo wysokie stawki czarteru w r.1939. Niemniej sytuacja ta wywołuje ostrą krytykę ze strony załadowców.

Znany żeglugowiec norweski E.B.Naess, oceniając obecną sytuację, stwierdza, że wcześniejsze obniżenie stawek frachtowych i czarterowych jest nie tylko konieczne, ale i korzystne, bo przedłużanie obecnego stanu zaostrza jedynie nieuniknione zmiany. Obecna sytuacja na rynku frachtowym odpowiada interesom żeglugi Stanów Zjednoczonych z ich wysokimi kosztami eksploatacji i wysoką marżą zarobkową. Osiągnięcie choćby w przybliżeniu stanu przedwojennego wydaje się dziś nieosiągalne, mimo że obecna nie zwrównoważona sytuacja jest groźna nie tylko dla załadowców, lecz pośrednio i dla armatorów.

Szybkość statków handlowych.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych opublikowała ciekawe zestawienie cyfrowe, ilustrujące szybkość światowego tonażu handlowego (stan na 31.VI.1946):

	Ilość statków	BRT	TDW
Poniżej 10 węzłów	1.853	4.394.905	6.758.000
10 - 12 "	7.340	40.431.350	[illegible].208.700
13 - 14 "	1.472	10.835.818	15.786.600
15 - 17 "	1.629	12.958.986	15.159.200
18 - 20 "	118	1.528.499	1.01[illegible].600
21 - 25 "	29	587.694	23[illegible].800
26 i ponad	4	263.[illegible]56	57.000

Mimo dużego postępu techniki w ostatnim ćwierćwieczu, większość statków posiada ciągle jeszcze szybkość do 12 węzłów.

Zakaz sprzedaży za granicę tonażu rządowego Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zdecydowała wydać zakaz sprzedaży statków rządowych za granicę (poza wypadkami specjalnie zasługującymi na rozpatrzenie), a jednocześnie orzekła, iż spodziewa się, że armatorzy amerykańscy również wstrzymają dalszą sprzedaż starego tonażu za granicę.

W motywach zakazu zaznaczono, że Komisja Morska sprzedała dotychczas już ok.10 mil.TDW, i to przeważnie na warunkach długoterminowego kredytu, przyczyniając się tym do powojennej odbudowy flot handlowych większości krajów morskich, które dzięki temu mogły w wielu wypadkach osiągnąć przedwojenny stan posiadania w morskim tonażu handlowym. Dalsza pomoc tego rodzaju będzie już raczej szkodliwa nie tylko dla utrzymania równowagi w żegludze światowej, lecz przede wszystkim dla bandery Stanów Zjednoczonych.

Brytyjska ustawa transportowa.-(BIM) Rozważany przez parlament brytyjski rządowy projekt ustawy o upaństwowieniu transportu, jakkolwiek rozwiązuje on to zagadnienie w zakresie transportu morskiego tylko połowicznie, spotyka się z krytyką krajowych kół portowo-żeglugowych, które wyrażają w związku z tym poważne obawy co do ujemnego wpływu ustawy na sprawność pracy portów itd. Dotychczasowe niezależne władze portowe w Londynie, Liverpoolu czy w Glasgow w dalszym ciągu zostałyby poza zasięgiem bezpośredniego wpływu nowoutworzonej Komisji Transportowej, która jednak miałaby prawo kontroli nad nimi oraz włączania tych portów do ogólnych swych planów rozbudowy, modyfikacyj itd. Spod ustawy o upaństwowieniu mają być wyłączone wszystkie nabrzeża będące własnością prywatną, prócz nabrzeży węglowych, jak również wszystkie portowe przedsiębiorstwa handlowe, jak sztauerskie, magazynowe itd., chociaż nie byłyby tolerowane w tym zakresie żadne monopole, zaś Komisja miełaby prawo uruchomiania własnych przedsiębiorstw. Koła portowo-żeglugowe wyrażają obawę, że centralizacja dyspozycji w Londynie spowoduje upośledzenie lokalnych interesów portowych i osłabienie zdolności przeładunkowej portów.

Perspektywy trampingu brytyjskiego.-(BIM) Fakt, że pośród 700 - 800 statków handlowych zamówionych na stoczniach brytyjskich nie ma ani jednego trampa, i że podobnie dzieje się w stoczniach innych krajów, każe zastanawiać się nad tym, czy nie chodzi tu po prostu o zmierzch trampingu. Takie przypuszczenie, które zawiera sporą dozę słuszności w odniesieniu do niektórych krajów (np.Stany Zjednoczone A.P.) i w tradycyjnym rozumieniu funkcyj trampingu było by na ogół zbyt daleko idącym uproszczeniem sprawy.Jeśli chodzi o tramping w W.Brytanii, to w r.1935 tonaż tej żeglugi przewyższał tonaż liniowców towarowych (1.934 trampy = 4.857.327 BRT i 940 liniowców towarowych = 4.524.913 BRT). W czasie wojny straty brytyjskiego trampingu wyniosły ok.50% tonażu, którego obecnie nie zastępuje się, ponieważ na razie armatorzy zadawalają się eksploatowaniem małowydajnych statków rządowych "Empire" oraz amerykańskich "Liberty". Oczekują oni na spadek cen nowego tonażu, spodziewanego po 3 lub 4 latach, gdy stocznie będą miały trudności z utrzymaniem pełnego zatrudnienia. Ponieważ wypłata sum ubezpieczeniowych na statki utracone w wyniku działań wojennych, uzależniona od zakupu nowego tonażu, może nastąpić w ciągu 7 lat od zakończenia wojny, armatorzy mogą sobie pozwolić na to czekanie. Nawet gdyby statki typu "Empire" i "Liberty" miały pozostać dłużej w eksploatacji trampingu brytyjskiego, do przedwojennego stanu tonażowego brakło by

wciąż jeszcze ok. 1 mil.BRT. Gdy nadejdzie czas zamawiania nowego tonażu trampowego przez armatorów, niewątpliwie będą oni musieli zdecydować się na statki znacznie bardziej ekonomiczne w eksploatacji; znikną więc zapewne trampy opalane węglem i prawdopodobnie zwycięży napęd motorowy. Statki o szybkości 12 - 14 węzłów zastąpią statki 10-węzłowe. Nie ulega też wątpliwości, że pomieszczenia dla załogi będą musiały być w tych nowych statkach znacznie lepsze niż w dawnych. Jeżeli słuszne są przypuszczenia dotyczące się załamania koniunktury na rynku frachtowym, analogicznie do załamania, jakie nastąpiło w r.1923 w stosunku do poziomu z r.1920 (28,4 : 100), to dalsze eksploatowanie trampingu tak nieekonomicznych statków, jak "Liberty" (przeszło 26 t ropy dziennie przy szybkości 10 węzłów) lub "Empire" (40 t węgla dziennie, przy jeszcze mniejszej szybkości) nie będzie możliwe. Natomiast w kołach żeglugowych W.Brytanii bierze się poważnie pod uwagę możliwość zastąpienia maszyn parowych z napędem ropą w statkach "Liberty" - maszynami Diesla, to dało by poważną oszczędność paliwa i zwiększenie szybkości do 12 węzłów. Wszystko to razem przyczyni się do odmienienia dotychczasowego oblicza trampa, czyniąc zeń raczej uniwersalny statek towarowy, przystosowany do różnych rodzajów ładunku.

Tonaż angielski w obsłudze czeskiego handlu zagranicznego.-(BIM) W ubiegłym miesiącu 14 najpoważniejszych towarzystw żeglugowych angielskich zorganizowało w Pradze swe łączne przedstawicielstwo pod nazwą British Shipping Agency Ltd. Agentura ta zapewnia ładunkom czeskiego handlu zamorskiego obsługę we wszystkich zasadniczych kierunkach: Bliski i Daleki Wschód, Indie, Morze Środziemne i Morze Czarne, Afryka Zachodnia,WSchodnia i Południowa, Ameryka Północna i Południowa oraz Australia.

Przed wojną eksport i import czeski, idące tranzytem przez porty niemieckie, przewożone były najczęściej również pod banderą niemiecką, stosunkowo rzadziej przez statki innych państw kontynentu europejskiego. Dziś rolę tego pośrednika chce w możliwie największym stopniu zająć Anglia. Poważnym ułatwieniem w realizacji planów angielskich jest dzisiejsza samodzielność przemysłu czeskiego, który przed wojną pozostawał niemal całkowicie pod kontrolą niemiecką. Uważając Czechosłowację za poważnego eksportera i importera, a jednocześnie za kraj, który osiąga faktyczne i doskonałe wyniki w swej powojennej odbudowie gospodarczej, Anglia zrobi, wg opinii amerykańskiej, każdy wysiłek, by ułatwić jej dalszy rozwój gospodarczy.

Żegluga w Z.S.R.R.-(BIM) Bliższe szczegóły żeglugowej 5-latki Z.S.R.R. zamieścił ostatnio dziennik "Moscow News" w wywiadzie udzielonym przez ministra żeglugi Z.S.R.R. N.Nowikowa.

Planowane 20-krotne wzmożenie przewozów morskich pod banderą radziecką osiągnięte ma być przez: 1) stopniową rozbudowę tonażu, a w pierwszym rzędzie uzupełnienie strat wojennych, 2) uruchomienie regularnej ekspresowej obsługi towarowej. Obok ścisłego przestrzegania rozkładu odjazdów, ma być wprowadzona zasada przewozu poszczególnymi statkami jednorodnego ładunku (towary masowe), a to w celu usprawnienia przeładunku, co z kolei pozwoli zwiększyć częstotliwość odjazdów, a więc i wolumen przewiezionych ładunków, a może nawet pozwoli przekroczyć przewidziany plan.

Dotychczas uruchomiono pośpieszną obsługę na szlakach: Morza Kaspijskiego - dla ropy i bawełny, Bałtyku i Morza Północnego - dla węgla i drzewa, Morza Czarnego - dla rud i węgla, Dalekiego Wschodu - dla papieru, węgla i drzewa, a wkrótce będzie rozciągnięta i na połączenia: Archangielsk - Murmańsk - Dudinka i Anderma oraz Władywostok - Sachalin.

Zapoczątkowano również obsługę połączeń z portami Ameryki Półn. i Połudn., Indiami, Bliskim i Dalekim Wschodem, Anglią, Skandynawią

i Bałtykiem. W praktyce wygląda to następująco: dwa duże statki towarowe obsługują ruch towarowy z Kalkutą, linia Buenos Aires - Leningrad obsługiwana jest przez statek "Psków", połączenie z Nowym Jorkiem przez statek "Kubań", linia Władywostok - Marsylia - w obsłudze S/S "Akademik Pawłow". W zakresie żeglugi pasażerskiej uruchomiono linię regularną Odessa - Nowy Jork (największy radziecki M/S "Rossija") oraz Londyn - Leningrad (S/S "Sestroretsk").

Duże stosunkowo ożywienie obserwuje się w żegludze przybrzeżnej na Morzu Czarnym w związku z sezonem tamtejszych kąpielisk: Soczi, Gagry, Sukhumi, jak również na Morzu Kaspijskim i Azowskim.

Plan obejmuje również odbudowę zniszczonych działaniami wojennymi portów: Leningrad, Ryga, Odessa, Noworosyjsk, Tuapse, Soczi.

Kanadyjska flota handlowa.-(BIM) Jak donosi "Canadian Shipping and Marine Engineering News", tonaż handlowy Kanady wzrósł od r.1939 o ok.400%. Ekspansja ta wyraża się w powiększeniu ilości tonażu z 227.387 BRT do 1.006.000 BRT (547 statków o tonażu ponad 5oo BRT) oraz w ilości przedsiębiorstw armatorskich, których istnieje dziś w Kanadzie 127 w porównaniu z 66 w r.1939. Fakt, że wiele z nich powstało po zakończeniu wojny, jest dowodem, że rozwój żeglugi kanadyjskiej nie był związany wyłącznie z potrzebami wojny.

Koszty eksploatacyjne żeglugi kanadyjskiej są raczej wysokie w skali międzynarodowej: wyższe od angielskich i norweskich; jest to następstwem przede wszystkim wpływu Stanów Zjednoczonych, utrzymujących wysoki poziom kosztów dzięki subsydiom konstrukcyjnym i eksploatacyjnym. Mimo to obserwuje się w Kanadzie tendencję dalszej ekspansji żeglugowej przez rozbudowę tonażu; zwraca się tam uwagę przede wszystkim na zwiększenie szybkości floty handlowej oraz na powiększenie możliwości produkcyjnych stoczni dla ewentualnych zamówień zagranicy.

Odbudowa greckiej floty handlowej.-(BIM) W opracowaniu belgijskiego konsula w Atenach ukazało się ciekawe studium obrazujące znaczenie floty handlowej dla Grecji i powojenną jej odbudowę.

Przed ostatnią wojną flota handlowa była głównym źródłem dochodu narodowego Grecji (2,5 mil.funt.szt.). Tonaż handlowy grecki obejmował:

	488 jedn.towarowych	1.692.909 BRT
	55 parowców pasażer.	49.995 "
	1 liniowiec "	16.990 "
	21 parow.rożnego typu	3.429 "
Razem:	565 jednostek	1.763.323 BRT

Liczba załóg - 3o tys.marynarzy (o,4% ludności).

Charakterystyczny dla floty greckiej był jej "wiek": z 367 statków towarowych zatrudnionych w handlu międzynarodowym tylko 36 (169.523 ton) miało poniżej 15 lat.

Z chwilą wybuchu wojny cała flota została zaczarterowana przez rząd angielski, a tylko 3o jednostek zostało pod kontrolą rządu greckiego. Straty poniesione w czasie wojny przez Grecję w jej stanie posiadania na morzu sięgają 72%. W 1945r. z przedwojennej floty pozostało tylko: 119 towarowców, 4 parowce pasażerskie, 1 liniowiec, 2 holowniki.

W ciągu r.1946 obserwujemy znaczny wzrost tonażu greckiego, który dziś liczy już:

	125 towarowców	479.365 ton
	1 liniowiec	16.990 "
	15 parowców pasażerskich	15.485 "
	2 statki małe	237 "
Razem:	144 jednostki	512.077 ton

Do tego dochodzi 80 statków (400 tys.ton) eksploatowanych pod banderami Środkowej i Południowej Ameryki oraz Anglii. Poważną pozycję stanowi ostatni zakup 75 statków "Liberty" i 25 jednostek innych typów budowy seryjnej z tonażu amerykańskiego. Zostały one zakupione przez grupę greckich armatorów za 60 mil.dol., z czego zapłacono tylko 25%, spłata reszty rozłożona jest na 17 lat pod gwarancją rządu greckiego przy oprocentowaniu 3,5%.

Bandery niemiecka i japońska znowu na morskich szlakach handlowych.-(BIM) Po ostatniej wojnie ze strony angielskiej zarówno jak i amerykańskiej,z kół armatorów,robotników portowych itd.,padały kategoryczne oświadczenia,że Niemcy i Japonia,które w czasie tej wojny zgwałciły wolność mórz,będą ze szlaków morskich usunięte.Od tego czasu wiele się zmieniło.Niedawno w Stanach Zjednoczonych Hoover wystąpił z projektem przekazania Niemcom 75 statków typu "Liberty" dla eksploatacji na szlakach Europa- Ameryka.Na niedawnym posiedzeniu Komisji Marynarki Handlowej Kongresu amerykańskiego poseł Mellen podkreślił, że Niemcy posiadają obecnie zaledwie 668.000 TDW tonażu handlowego wobec 5.000.000 TDW z r.1939,Japonia zaś zaledwie 1.356.000 TDW wobec 7.000.000 TDW w r.1939.Poseł ten stwierdził,że nie przypuszcza,aby Niemcy w krótkim czasie wróciły do stanu posiadania z r.1939 (tak jak przed wybuchem drugiej wojny światowej wróciły niemal do stanu posiadania z r.1914) i że w każdym razie Stany Zjednoczone nie mają możności eksploatowania pod flagą amerykańską będących w ich posiadaniu 26.000.000 ton. Zaopatrzenie Niemiec w marynarkę handlową,zdaniem owego członka amerykańskiej parlamentarnej Komisji Marynarki Handlowej, wchodzi w skład obecnie opracowywanego planu odbudowy gospodarstwa narodowego państw zwyciężonych,których praca na morzu ma jakoby przyczynić się do wynagrodzenia szkód wyrządzonych przez wojnę.Jest rzeczą znamienną,że sprawa odbudowy japońskiej marynarki handlowej,obiektywnie biorąc - bardziej istotna - jest w Ameryce raczej przemilczana, Stany Zjednoczone bowiem uważają się za spadkobiercę z dań Japonii w zakresie handlu morskiego.Tymczasem armatorzy niemieccy i japońscy utrzymują swoje przedwojenne organizacje,w oczekiwaniu na moment wznowienia swej działalności.Niewątpliwie w takim a nie innym ustosunkowaniu się Stanów Zjednoczonych do zagadnienia niemieckiej marynarki handlowej zasadniczą rolę odgrywają względy ekonomiczne w płaszczyźnie ogólnopaństwowej.Niezależnie od oceny tej polityki z punktu widzenia interesów pokoju światowego i europejskiego istnieją w tym zakresie pewne niezgodności między polityką imperialną Stanów Zjednoczonych a interesami armatorów amerykańskich. Warto też podkreślić jeszcze inny aspekt tej sprawy, mianowicie zaniepokojenie tych państw europejskich,które - podobnie jak Stany Zjednoczone w stosunku do Japonii - chętnie zastąpiłyby Niemców na morskich szlakach handlowych,natomiast nieprzychylnym okiem patrzyłyby na ewentualne uczestnictwo Stanów Zjednoczonych w tym spadku.

Projekt upaństwowienia żeglugi australijskiej.-(BIM)W australijskich kołach rządowych,w których poważne wpływy mają związki zawodowe, rozważany jest projekt utworzenia floty handlowej,będącej własnością państwa i przez państwo eksploatowanej.W pierwszym rzędzie mają ulec upaństwowieniu prywatne linie pracujące na szlakach między wyspami, następnie zaś linie transoceaniczne.

Światowy tonaż w budowie.-(BIM)Czasopismo "The Motor Ship" przytacza za Lloyd's Register aktualne cyfry światowego tonażu znajdującego się w budowie lub zamówionego na stoczniach różnych krajów.Ogólna suma ma wynosić 7.000.000 BRT,wartość zaś ok. 500 mil.funt.szt., czyli przeciętnie ok.70 funt.szt.za tonę.Udział w tym tonażu parowców i motorowców przedstawia poniższa tabelka,która nie uwzględnia

ok.100.000 BRT tonażu krajów, co do których nie ma dokładnych informacyj.

Światowy tonaż parowców i motorowców w budowie lub zamówionych: (100 BRT i więcej)

	Parowców BRT	Motorowców BRT	Ogółem BRT
	2.500.000	4.400.000	6.900.000
z tego w W.Brytanii	1.500.000	1.800.000	3.300.000

Ok.63% tego tonażu będzie posiadało maszyny Diesla, a 95% czy to parowców czy motorowców będzie używało paliwa płynnego.

Możliwości brytyjskiego budownictwa okrętowego.-(BIM) Organ żeglugowców brytyjskich "The Shipping World" (25.VI.1947) stwierdza, że przynajmniej w ciągu najbliższych kilku lat stanowisko brytyjskiego budownictwa okrętowego w świecie jest bezkonkurencyjne. Oprócz Szwecji, Europa nie wchodzi w grę jako konkurentka w tym okresie, a to ze względu na wielkie zniszczenia zarówno w stoczniach jak i w przemysłach pomocniczych. Niemcy i Japonia zdaje się są wyeliminowane z tej konkurencji na dłuższy przeciąg czasu. Zdaniem czasopisma brytyjskiego konkurencja Stanów Zjednoczonych również nie może być brana pod uwagę, a to ze względu na zbyt wysokie koszty produkcji, które neutralizowane są jedynie w drodze subwencyj państwowych. Stocznie brytyjskie mają jakoby zapewnione pełne zatrudnienie do r.1949 włącznie, skupiając przeszło połowę światowego tonażu w budowie. Stwarza to równocześnie wyższy niż kiedykolwiek stopień zatrudnienia przemysłów pomocniczych w głębi kraju, milionowy eksport statków oraz niewidzialny eksport w postaci frachtów towarowych, obliczany na ok.100 mil. funt.szt. rocznie. Wykazując konieczność pełnego wykorzystania obecnej, zdaniem pisma niemal monopolistycznej sytuacji brytyjskiego budownictwa okrętowego, "The Shipping World" równocześnie zarzuca pewien brak zrozumienia ze strony rządu dla interesów brytyjskich w tym zakresie, wyrażający się niedostatecznym uwzględnianiem potrzeb budownictwa okrętowego w zakresie przydziałów stali i budulca drzewnego. Inne czasopismo brytyjskie, "The Motor-Ship" formułuje te zarzuty w sposób jeszcze ostrzejszy, stwierdzając, że zmniejszenie przydziałów stali dla brytyjskiego przemysłu budownictwa okrętowego o 30% w stosunku do r.1946 zredukuje zapewne zdolność produkcyjną tego przemysłu do 800.000 BRT, podczas gdy w r.1946 wyprodukowano niemal 1.000.000 BRT, zaś plan państwowy na r.1947 przewidywał wyprodukowanie 1.250.000 BRT. Równocześnie "The Motor-Ship" podkreśla, że doprowadzenie brytyjskiego tonażu handlowego do stanu z r.1938 wymagałoby dopływu 4.000.000 BRT, zaś spodziewana w r.1947 produkcja w wysokości 800.000 BRT jakoby nie pokryje nawet bieżących ubytków w posiadanym tonażu, spowodowanych przekroczeniem granicy wieku statku, nie mówiąc o eksporcie tonażu. Prasa żeglugowa wyraża pogląd, że taka polityka, niezależnie od niewyzyskania obecnej koniunktury brytyjskiego przemysłu budownictwa okrętowego, może poważnie osłabić przyszłe stanowisko W.Brytanii wobec konkurencji stoczni szwedzkich, holenderskich, duńskich i włoskich.

Groźba bezrobocia na stoczniach angielskich?-(BIM) W raporcie odbytej niedawno w Dundee Konferencji Związku Robotników i Inżynierów Stoczniowych podkreśla się niebezpieczeństwo zaistnienia po r.1949 bezrobocia na stoczniach brytyjskich. Obawy te opierają się na następujących podstawach: angielska flota handlowa liczy obecnie 13.900.000 BRT. W realizacji planu powojennej odbudowy floty powiększy się ona ..:

250.000 BRT z tonażu poniemieckiego
1.250.000 " z zakupu amerykańskiego
oraz 3.000.000 " tonażu obecnie w budowie, ewentualnie zamówionego*, czyli, że w ciągu najbliższych 2 lat (termin wykończenia zamówień) stan przedwojenny zostanie przekroczony o ok.1.000.000 BRT.

Z liczby 190.200 robotników stoczniowych, 105.000 zatrudnionych jest obecnie przy pracach reparacyjnych i przy rekonwersji statków, podczas gdy przed wojną dział ten zatrudniał do 30.000 robotników. Intencją raportu jest stwierdzenie, że z chwilą całkowitej rekonwersji i odbudowy tonażu angielskiego 70.000 wykwalifikowanych robotników stanie w obliczu bezrobocia. Czynione są sugestie, by z chwilą zaistnienia takiej sytuacji, z pomocą przyszedł rząd, podejmując plan dalszej rozbudowy floty. W związku z powyższym robotnicy wypowiedzieli się przeciw zakupowi i przydzielaniu armatorom prywatnym tonażu amerykańskiego i poniemieckiego.

Budownictwo statków w Szwecji.-(BIM) Zgodnie ze statystykami Lloyd's Register za I kwartał 1947r. , Szwecja zajmuje drugie miejsce w światowym budownictwie okrętowym. Tonaż znajdujący się na stoczniach szwedzkich (stan na 31.III.1947r.) wyraża się cyfrą 244.000 BRT.

I miejsce zajmuje	Anglia	2.032.000	BRT
II " "	Szwecja	244.000	"
III " "	Francja	233.000	"
IV " "	Stany Zjedn.	215.000	"

Według zestawień opublikowanych przez "Svensk Sjöfarts tidning" produkcja stoczni szwedzkich w r.1946 wyniosła 58 statków = 277.130 BRT (zamówienia krajowe), a w r.1945 - 56 statków = 420.800 BRT (cyfra ta obejmuje jednak zamówienia dużych jednostek norweskich z ostatniego roku wojny).

Możliwości tranzytowe portów polskich w oświetleniu angielskim.-(BIM) Angielskie pismo żeglugowe "Fairplay" zamieściło ostatnio notatkę o możliwościach tranzytowych portów polskich. Podkreślając brak konkurencji portów niemieckich, pismo zaznacza, że 35% importu czeskiego przechodzi przez porty zagraniczne. Przed wojną, tranzyt czeski przez Gdynię stale wzrastał. W 1932r. przez Gdynię przechodziło 15% handlu zagranicznego Czechosłowacji, a 62% przez porty niemieckie. W 1937r. odpowiednie cyfry wynosiły już 37% i 47%. Dochód Polski z tranzytu czeskiego wzrósł w tym roku do sumy 7.000.000 dolarów. Eksport czeski przez Szczecin do 5 krajów w pierwszej połowie 1946r. ocenia się na 1.500.000.000 koron czeskich. Obecnie możliwości tranzytu czeskiego przez Szczecin ocenia się na 25.000 ton miesięcznie, lecz po odbudowie urządzeń przeładunkowych cyfra ta może być powiększona 10-krotnie. Uwzględniając brak urządzeń przeładunkowych w porcie szczecińskim, Czechosłowacja zobowiązała się dostarczyć 15 dźwigów dla szybszego usprawnienia przeładunku.

Obroty w porcie Antwerpii w I kwartale 1947r.-(BIM) Wg statystyki wydanej przez Zarząd Portu Antwerpii i Belgijskie Ministerstwo Spraw Gospodarczych, obroty Antwerpii za I kwartał 1947r., w porównaniu z r.1946 wykazują znaczny wzrost; są to jednak cyfry dalekie jeszcze od cyfr przedwojennych:

---

* Cyfra ta, nawet jako całkowita produkcja dwuletnia stoczni brytyjskich, wydaje się mocno nierealna w zestawieniu z odnośnymi danymi prasy brytyjskiej, zamieszczonymi w notatce pt.:"Możliwości brytyjskiego budownictwa okrętowego" na str.16 (Przyp.Redakcji)

Statki na wejściu:

I kwartał 1947	1.536 statków	3.840.559 NRT	
" 1946	1.111 "	2.702.477 "	
" 1938	2.932 "	5.880.944 "	

Zwraca uwagę stosunek ilości statków do tonażu netto przed wojną i obecnie; ilustruje on wyraźnie powszechną dziś tendencję budowy statków dużych.

Przeładunek towarów wynosił:

w wywozie:		w przywozie:	
styczeń 1947r.	171.394 t	styczeń 1947r.	917.245 t
" 1946r.	82.834 t	" 1946r.	702.997 t
" 1938r.	1.073.902 t	" 1938r.	1.143.067 t

Ruch statków w porcie Liverpool.-(BIM) W kwietniu br. w porcie Liverpoolu zanotowano na wejściu 140 statków, które wyładowały 668.302 ton towarów mieszanych (w marcu 111 statków - 516.688 ton wyładunku), na wyjściu zaś 80 statków, które załadowały 218.960 ton towarów (w marcu 93 statki - 214.849 ton załadunku).

Międzynarodowa Federacja Armatorów wobec uchwał konferencji w Seattle.-(BIM) Na swym dorocznym posiedzeniu Międzynarodowa Konferencja Armatorów uchwaliła zwrócić się do Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie uznania jej za międzynarodowy a nie międzyrządowy organ doradczy. Równocześnie Federacja wyraziła sprzeciw wobec możliwości takiego składu Komisji Morskiej Międzynarodowej Organizacji Pracy, przy którym do Komisji wchodziliby, obok przedstawicieli pracodawców i pracobiorców, również przedstawiciele rządów, natomiast Federacja wyraziła zgodę na tworzenie dla zagadnień istotnie interesujących rządy specjalnych podkomisyj z udziałem przedstawicieli rządów.

W stosunku do uchwał powziętych w zakresie ustawodawstwa pracy na morzu przez Konferencję w Seattle Federacja wyraziła swe pełne uznanie dla klauzul przewidujących, że układy międzynarodowe uzyskują moc prawną jeśli zostaną ratyfikowane przez państwa reprezentujące pewną poważną część tonażu światowego. Rezolucje Federacji idą w tym kierunku, aby w układach krajowych między przedstawicielami armatorów i rządami dotyczącymi ratyfikacji uchwał Konferencji w Seattle owe minimum tonażowe było zwiększone. Jest rzeczą jasną, że chodzi tu o przekreślenie możliwości zmajoryzowania wielkich państw morskich przez państwa dysponujące skromnym tonażem morskim.

Zagadnienie płac w amerykańskim transporcie morskim.-(BIM) Jak podaje "The Economist" z dnia 21.VI.1947r., w ciągu ostatnich 12 miesięcy największy związek zawodowy pracowników transportu morskiego w Stanach Zjednoczonych uzyskał drogą arbitrażu, negocjacyj czy strajków 3-krotne podwyżki płac zasadniczych oraz dwie znaczne podwyżki wynagrodzeń za godziny nadliczbowe przepracowane przez marynarzy. Pismo zwraca uwagę, że w tym samym okresie w krajach europejskich przeprowadzono w przemyśle transportu morskiego bądź to jednorazowe niewielkie wyrównanie, bądź też pozostawiono bez zmiany lub nawet nieco zmniejszono płace zasadnicze. Ogromna różnica poziomu globalnego wynagrodzenia marynarzy amerykańskich i europejskich, wyrażająca się stosunkiem 10 : 4, sprowadza się przede wszystkim do różnicy w wynagrodzeniach dodatkowych, gdyż wzrost wynagrodzenia zasadniczego w stosunku do r.1938 jest podobny jak np. w W.Brytanii (r.1938 - 72,50 dol.amer.miesięcznie, r.1947 - 182,85 dol.; r.1938 £ 9 s 12 d 6, r.1947 - £ 24). Owe dodatkowe wynagrodzenia marynarzy amerykańskich mają na celu wyrównanie pod względem trwałości warunków pracy w przemyśle transportu morskiego i w przemysłach lądowych. Tak więc mary=

marze amerykańscy otrzymują już "nadgodziny" za normalne wachty nie= dzielne, za wszelką pracę na lądzie w soboty i niedziele, otrzymują specjalne premie od ładunku, wynagrodzenie jako ryzyko za przebywanie na wodach europejskich i innych, wreszcie dopłaty "karne" za nadliczbo= we godziny przepracowane w jakiejkolwiek porze dnia w sposób nieprzewi= dziany wyraźnie w umowie o pracę jako obowiązek danego marynarza. Zda= niem amerykańskich kół żeglugowych, obecna koniunktura w żegludze trans= oceanicznej pozwala zainteresowanym w niej armatorom amerykańskim kon= kurować z armatorami zagranicznymi, mimo znacznie wyższych kosztów eks= ploatacyjnych. Natomiast armatorzy amerykańskiego wielkiego i małego kabotażu raczej nie wytrzymują tej sytuacji, szczególnie, że giętka po= lityka taryfowa kolei amerykańskich uczyniła z nich poważnego konkuren= ta transportu wodnego. Częściowo w wyniku wysokich kosztów eksploatacji tonaż amerykańskiej żeglugi przybrzeżnej i wielkiego kabotażu, który dawniej wynosił ok. 60% całego amerykańskiego tonażu handlowego, obec= nie stanowi zaledwie 10% stanu przedwojennego. Obecnie, w związku z blis= kimi terminami wygasania umów zbiorowych, armatorzy amerykańscy prowa= dzą rozmowy ze związkami zawodowymi, które na ogół domagają się 20% pod= wyżki płac zasadniczych, utworzenia funduszów zdrowia i zapomogowego, dłuższych urlopów, 40-godzinnego tygodnia pracy na morzu i zwiększenia liczebności załóg. Armatorzy zajmują wobec tych żądań zdecydowanie nega= tywne stanowisko.

Reforma C.M.S.-(BIM) Pod presją opinii kół zainteresowanych an= gielskie towarzystwa ubezpieczeniowe zdecydowały ostatecznie zreformo= wać system kombinowanych dodatkowych opłat morskich (C.M.S.), stworzo= ny w okresie wojny i obecnie będący już tworem sztucznym, a na dalszą metę nawet szkodliwym.Ustalenie dodatków - miało zmniejszyć ryzyko wo= jenne; stawki zgrupowane w urzędowych cedułach narzucały pewną standa= ryzację, usuwając z oceny ryzyka czynnik indywidualny. Reforma C.M.S. polega na daleko idącym uproszczeniu systemu, ogłoszona ostatnio ceduła (na 1 lipca z ważnością od 1 czerwca) zawiera bowiem już tylko 38 pozy= cyj w porównaniu z 300 pozycjami okresu poprzedniego. Celem zmian jest ogólne obniżenie stawek. Nowy wzrór ceduły C.M.S. wywołuje wprawdzie szereg zastrzeżeń, są one jednak raczej natury praktycznej niż tech= nicznej. Jak dotychczas, nowy sytem funkcjonuje na ogół dobrze.

W sprawie polskiego bunkru.-(BIM) Ukazanie się w prasie angielskiej szeregu artykułów krytykujących jakość polskiego węgla bunkrowego (sa= mozapalność) w związku z umową polsko-angielską o dostawę 250 tys.ton węgla dla Anglii (patrz Nr.5 B.I.M.`u) skłoniło towarzystwo ubezpiecze= niowe "Polscy Zjednoczeni Maklerzy Ubezpieczeniowi" w Londynie do wy= stąpienia przeciw tym małoobiektywnym zarzutom. Prezes towarzystwa Kdr. H.Pistel, opublikował krótki raport, naświetlający właściwie to zagad= nienie:Wprawdzie wprowadzenie tzw. Polish Coal Warranties i dodatkowych stawek przy ubezpieczeniu polskiego węgla ma na celu ochronę towarzystw ubezpieczeniowych, a nie dyskryminację polskiego węgla, lecz z drugiej strony wydaje się, że brak podstaw do takiego postępowania. Nikt bowiem, pisząc o samozapalaniu polskiego węgla, nie podał stosunku poszczególl= nych wypadków do całości eksportu polskiego węgla. Kdr.Pistel, podając cyfry polskiego wywozu węgla w latach 1925-1939: Francja - 12.401.000 t, Włochy - 13.876.000 t, Grecja - 594.000 t, Półn.Afryka fr. - 685.000 t, Egipt - 438.000 t i Argentyna - 951.000 t. zwraca się do towarzystw ubezpieczeniowych o podanie cyfr wypadków samozapalania się w tych trans= portach. Jednocześnie przypomina, że gdy w r.1929 transporty węgla idą= ce ze wschodnich portów angielskich ulegały wprost epidemicznie samozа= paleniu, nikt nie pomyślał wówczas o wprowadzeniu specjalnych"Warranties".

E 36078